

Gemeinderat Wettingen
5430 Wettingen

Zürich, 23. Mai 2019
25586_05A_190523_Stell_oeff_Aufl.docx

Gestaltungsplan «Bahnhofareal»: Stellungnahme gemäss § 8 Abs. 3 BauV

1. Anlass

In der Vergangenheit wurden von privater Seite verschiedene Versuche unternommen, im Bahnhofareal eine Entwicklung herbei zu führen. Diese Absichten wurden allerdings nie weiter verfolgt. Der Gemeinderat Wettingen entschloss sich deshalb 2010, die Entwicklung des Bahnhofareals gemeinsam mit den Grundeigentümern anzugehen. Als erster Schritt des mehrstufigen Planungsprozesses wurde im Oktober 2010 eine Testplanung mit drei Planungsteams gestartet und im Mai 2011 abgeschlossen.

Das Begleitgremium der Testplanung empfahl dem Gemeinderat und den Grundeigentümern, dass sich die weitere Entwicklung des Bahnhofareals am Konzept der Bauart Architekten und Planer AG orientieren sollte. In der Folge wurden diese Fachleute damit beauftragt, ihr Konzept zu vertiefen und zu einem Richtkonzept weiter zu entwickeln¹. Dieser Prozess wurde von den Grundeigentümern, der Ortsbildkommission und der Planungskommission Wettingen sowie der kantonalen Denkmalpflege und der SBB-Denkmalpflege begleitet.

¹ Im Rahmen der Vertiefung und Weiterentwicklung des ausgewählten Testplanungsansatzes der Bauart Architekten und Planer AG zu einem Richtkonzept beauftragten die Grundeigentümer die SKK Landschaftsarchitekten AG, Wettingen mit der Bearbeitung des Fachbereichs Freiraum und die Buchhofer AG mit der Bearbeitung der Fachbereiche Verkehr und Umwelt.

Das von den Grundeigentümern beschlossene Richtkonzept dient als Grundlage für den Gestaltungsplan² und die notwendige Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal. Diese Planungsinstrumente sind notwendig, damit das Richtkonzept grundeigentümerverbindlich verankert und umgesetzt werden kann.

Gemäss § 8 Abs. 3 der kantonalen Bauverordnung zeigt der Gemeinderat bei Abweichungen vom allgemeinen Nutzungsplan auf, wie die Abweichungen zu einem siedlungs- und landschaftsgestalterisch besseren Ergebnis führen. Er beauftragt damit eine qualifizierte Fachperson. Die Stellungnahme ist dem Kanton im Rahmen der kantonalen Vorprüfung bekannt zu geben und anschliessend mit dem Entwurf öffentlich aufzulegen.

Der Gemeinderat Wettingen hat die Planpartner AG aus Zürich als Ortsplanerin und die Ballmer + Partner AG aus Aarau als Verkehrsplanerin der Gemeinde Wettingen mit der Ausarbeitung der Stellungnahme beauftragt.

Der allgemeine Nutzungsplan wird im Bereich des Bahnhofareals in einem parallel stattfindenden Planungsverfahren angepasst. Nutzungsplan und Gestaltungsplan sind aufeinander abgestimmt. Der Gestaltungsplan weicht somit nicht vom geänderten allgemeinen Nutzungsplan ab. Er weicht hingegen vom rechtsgültigen allgemeinen Nutzungsplan ab, weshalb eine Beurteilung des Gestaltungsplans im Sinne der kantonalen Bauverordnung erforderlich ist.

Die Abteilung Raumentwicklung (ARE) des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) hat den Gestaltungsplan «Bahnhofareal» vorgeprüft. Gestützt auf den Vorprüfungsbericht der ARE vom 23. Januar 2017 wurde der Gestaltungsplan-Entwurf von den Verfassern im Auftrag der Grundeigentümer ergänzt und präzisiert. So wurden insbesondere die qualitativen Anforderungen an Bauten, Anlagen und Freiräume geschärft und die Regelungen zur Qualitätssicherung gestärkt. Die bereinigte Fassung wurde vom Kanton einer zweiten Vorprüfung unterzogen. Der abschliessende Vorprüfungsbericht vom 9. April 2018 bescheinigt dem Gestaltungsplan-Entwurf die Erfüllung der Genehmigungsanforderungen an Nutzungspläne und stellt eine vorbehaltlose Genehmigung in Aussicht.

Dennoch wurde der Gestaltungsplan gestützt auf das Ergebnis des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens (Mitwirkung nach § 3 BauG) weiter verfeinert und optimiert, womit auch die berechtigten Anliegen der Bevölkerung im Allgemeinen und der Nachbarschaft im Besonderen angemessen berücksichtigt werden konnten.

Parallel zum kantonalen Vorprüfungsverfahren erarbeiteten die Grundeigentümer mit den von ihnen beauftragten Fachleuten und in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Wet-

² Der Gestaltungsplan wurde von einem Planungsteam erarbeitet: Bauart Architekten und Planer AG, Zürich; Buchhofer AG, Zürich; BC AG, Bremgarten; Porta AG, Baden; SKK Landschaftsarchitekten AG, Wettingen; Schärer Rechtsanwälte, Aarau.

tingen einen öffentlich-rechtlichen Vertrag. Dieser Vertrag bezweckt als verwaltungsrechtlicher Vertrag die Umsetzung des Planungsausgleichs.

2. Planungsdokumente

Folgende Planungsdokumente (Entwürfe) standen uns für die Beurteilung zur Verfügung:

Rechtsverbindliche Dokumente (Entwürfe):	Massstab:	Plan-Nr.:	Stand:
• Gestaltungsplan	1:500	–	23.5.2019
• Sondernutzungsvorschriften	–	–	23.5.2019
Erläuternde Dokumente (Entwürfe):			
• Planungsbericht	–	–	23.5.2019
• Richtkonzept	–	–	23.5.2019
Weitere Dokumente (Entwurf):			
• Öffentlich-rechtlicher Vertrag	–	–	23.5.2019

3. Beurteilung Städtebau, Architektur und Nutzung

3.1 Gliederung des Planungsgebiets

Der Gestaltungsplan unterteilt das Planungsgebiet in fünf Teilgebiete:

- Das *Teilgebiet I* wird durch die Seminarstrasse und die Güterstrasse sowie die Querstrassen Q1 (bisher: Güterstrasse) und die Querstrasse Q2 (neu ausgeschiedene Strasse in Verlängerung der Lägernstrasse) begrenzt. Es ist in vier Baubereiche unterteilt, wobei die Baubereiche I.C und I.D eine zusammenhängende Fläche bilden, die auch baubereichsübergreifend bebaut werden kann (geschlossene Bauweise zulässig). In den Baubereichen I.A, I.B und I.C sind fünfgeschossige Gebäude zulässig (Erdgeschoss plus vier Obergeschosse. Ein zusätzliches, über die maximale Gebäudehöhe hinausgehendes Attikageschoss ist nicht erlaubt. Im Baubereich I.D, der das Teilgebiet I in Richtung Bahnhofplatz abschliesst, ist ein zusätzliches Vollgeschoss vorgesehen. Zusammen mit den Gebäuden im Teilgebiet II, die ebenfalls sechs Geschosse aufweisen, wird der Bahnhofplatz mit dieser Höhenentwicklung als Zentrum des Bahnhofareals akzentuiert.
- Das *Teilgebiet II* wird durch die Seminarstrasse, die neue Querstrasse Q2 und den Bahnhofplatz begrenzt. In diesem Teilgebiet ist ein Baubereich (II.A) vorgesehen, der mit einem öffentlichen Durchgang mit einer Breite von mindestens zehn Metern unterteilt werden muss.

- Das *Teilgebiet III* entlang der Bahngleise erstreckt sich zwischen Brückenstrasse und Güterschuppen und wird auf seinen Längsseiten durch die Güterstrasse und das SBB-Gleisfeld begrenzt. Das Teilgebiet ist in drei Baubereiche unterteilt, wobei die Baubereiche III.B und III.C eine zusammenhängende Fläche bilden, die auch baubereichsübergreifend bebaut werden kann (geschlossene Bauweise zulässig).
Das Modell zeigt zwei in ihrer Höhe differenziert gestaltete Baukörper, die mit dieser Höhenentwicklung trotz ihrer Länge nicht monoton wirken. Das westlich an den Bahnhofplatz angrenzende Gebäude (Baubereich III.C) wird fünfgeschossig ausgebildet, womit der Bahnhofplatz zusammen mit dem Gebäude im Baubereich V.B (Teilgebiet V; siehe unten) und den Bauten im Baubereich II.A (Teilgebiet II.) gefasst und akzentuiert wird.
- Das *Teilgebiet IV* umfasst im Wesentlichen die beiden Schutzobjekte SBB-Aufnahmegebäude (IV.A) und Güterschuppen (IV.B) sowie den Bahnhofplatz und die öffentlichen Infrastrukturanlagen wie gedeckter Perronzugang (Baubereich IV.C) und Veloabstellplätze (Baubereich IV.D).
- Das *Teilgebiet V* umfasst die Schutzobjekte Lokremise (V.A) und Drehscheibe sowie einen östlich an den Bahnhofplatz angrenzenden Baubereich (V.B). Innerhalb des Baubereichs ist ein in seiner Höhe differenziert gestalteter, drei- bis viergeschossiger Baukörper möglich, wobei der östlich an den Bahnhofplatz angrenzende Gebäudeteil fünfgeschossig ausgebildet werden soll.

3.2 Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept sieht vor, dass die bauliche Dichte in den Teilgebieten I und II von Nordwesten her (Brückenstrasse) in Richtung Bahnhofplatz zunimmt und der Grünflächenanteil abnimmt.

Von Südost nach Nordwest nimmt die Wohnnutzung zu, entsprechend nehmen in entgegengesetzter Richtung, also in Richtung Bahnhofplatz, die öffentlichen oder öffentlichen Interessen dienenden Nutzungen wie Dienstleistungen, Verkauf, usw. zu.

Umgesetzt wird dieses Konzept mit der Festlegung einer maximal zulässigen anrechenbaren Geschossfläche je Baubereich und mit einer vorgeschriebenen minimalen Grösse für Spiel- und Erholungsflächen. Im Baubereich I werden ergänzend ein Mindestanteil an nicht überbaubarer Hofffläche und eine minimale Anzahl an Gebäuden vorgeschrieben. Damit können eine ortsverträgliche Dichte und eine gute Massstäblichkeit der Bebauung sowie ein angemessener Freiraumanteil sichergestellt werden.

In den Teilgebieten I und II sind differenziert gestaltete Einzelbaukörper vorgesehen. Zur Sicherstellung einer dem Ort angemessenen Massstäblichkeit ist im Teilgebiet I (ebenso im

Teilgebiet II) für jeden Baubereich eine minimale Anzahl an Gebäuden vorgeschrieben. Zudem ist in einem Baubereich mit mehreren Baukörpern ein Gebäudeabstand von jeweils 7.50 Metern einzuhalten.

Auf eine Blockrandbebauung wird bewusst verzichtet. Damit entsteht eine hohe Durchlässigkeit, und dank den Sichtbezügen ist auch eine gute Orientierung möglich.

Im an den Bahnhofplatz grenzenden Teilgebiet II sind die höchste Dichte und die grösste Nutzungsvielfalt vorgesehen. Mit der Setzung der Baukörper kann der Bahnhofplatz städtebaulich gut gefasst werden, und mit einem öffentlichen Durchgang innerhalb des Teilgebiets II werden Fussgänger direkt auf den Bahnhofplatz hin gelenkt.

Der öffentliche Durchgang führt zu einer erwünschten Gliederung des Gebäudevolumens. Gleichzeitig kann damit auch auf die Belichtung bzw. die wohnhygienische Situation der nördlich der Seminarstrasse gelegenen Nachbargebäude Rücksicht genommen werden.

Die im Teilgebiet III entlang der Gleisanlagen angeordneten Längsbauten nehmen die Richtung der Gleise auf und schliessen die Bebauung des Bahnhofareals gegen die Bahn ab.

3.3 Architektonisches Konzept

Der Gestaltungsplan legt für städtebaulich wichtige Orte, wie zum Beispiel entlang der Strassenzüge, Pflichtbaulinien zur Raum- und Platzbildung fest. Bauten müssen dort auf diese Pflichtbaulinien gestellt werden, je nach Baubereich und Lage nur mit dem Erdgeschoss und dem ersten Obergeschoss, ansonsten mit allen Geschossen.

Unter bestimmten Voraussetzungen sind jedoch Unterbrüche des obersten Geschosses und von der Fassade rückspringende Gebäudeteile zulässig. Damit kann auf die jeweiligen Örtlichkeiten reagiert oder auf besondere Bedürfnisse Rücksicht genommen werden, z. B. für die Sicherung von Sichtbeziehungen, die Gewährleistung einer guten Freiraumqualität von Innenhöfen oder der Wohnhygiene von Nachbarliegenschaften.

An städtebaulich weniger empfindlichen Orten, wie entlang der Bahngleise, wird auf Pflichtbaulinien verzichtet, was ein flexibleres Reagieren auf die jeweilige örtliche Situation ermöglicht (z. B. in Bezug auf die aus dem Bahnbetrieb resultierenden Immissionen).

Gemäss Ausführungen im Planungsbericht soll mit der Pflicht, Gebäude auf die Baulinie zu stellen, auch ein ruhiges Erscheinungsbild geschaffen werden, insbesondere bei Gebäuden, die zum öffentlichen Raum und insbesondere zum Strassenraum hin orientiert sind. Diese Zielsetzung wird begrüsst.

3.4 Bauliche Dichte

Das Planungsgebiet ist gemäss gültigem Nutzungsplan der Zentrumszone mit einer Ausnützungsziffer (Regelbauweise) von 1.2 und der dreigeschossigen Wohn-Gewerbezone (WG3) mit einer Ausnützungsziffer (AZ) von 0.75 zugeteilt. Gestützt auf die Erkenntnisse aus den durchgeführten Testplanungen empfahl das Beurteilungsgremium in seinem Schlussbericht (2011), dass mit der künftigen Entwicklung eine bauliche Verdichtung des Bahnhofareals einhergehen solle.

Das dem Gestaltungsplan zu Grunde liegende städtebauliche Konzept sieht für das Gesamtareal eine Ausnützungsziffer von 2.13³ vor (Berechnung gestützt auf die Flächenangaben der Projektverfassenden). Die bauliche Dichte ist jedoch nicht in allen Teilgebieten und Baubereichen gleich hoch, sondern differenziert auf den jeweiligen Ort abgestimmt. Die Gebäudeabmessungen der Baukörper gemäss Richtkonzept orientieren sich an den Abmessungen der in den angrenzenden Zonen zulässigen Abmessungen für Arealüberbauungen. Damit werden sich die Baukörper trotz der hohen Dichte gut in den Kontext einfügen lassen. Mit dieser Dichte kann auch dem kantonalen Richtplan entsprochen werden (siehe Richtplan-Kapitel S 1.1, S 1.3, S 1.4).

3.5 Schutzobjekte

In der Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal, die gleichzeitig mit dem Gestaltungsplanverfahren durchgeführt wird, werden mehrere Bestandsbauten unter kommunalen Schutz gestellt. Es sind dies das SBB-Aufnahmegebäude, der Güterschuppen, die Lokremise und die Drehscheibe, die zusammen als Ensemble wirken.

Diese Bauten sind sowohl im SBB-Inventar als auch im kommunalen Bauinventar enthalten, das die kantonale Denkmalpflege 2015 im Auftrag des Gemeinderats aktualisiert und fortgeschrieben hat. Mit der Festsetzung in der allgemeinen Nutzungsplanung können diese wichtigen Zeugen der Bahnhofgeschichte geschützt werden, womit auch ein Beitrag zur Stärkung der Identität des Bahnhofareals geleistet werden kann.

3.6 Nutzweise

a) Allgemein:

Das Bahnhofareal soll gemäss der vorliegenden Teiländerung der Nutzungsplanung zu einem Quartier mit einer durchmischten, aufeinander abgestimmten Nutzweise mit Wohnen und Arbeiten sowie mit publikumsorientierten Nutzungen an geeigneten Lagen entwickelt

³ AZ-Berechnung ohne die bahnbetrieblich notwendigen, ausserhalb der SBB-Interessenslinie gelegenen Grundstücksflächen, die nicht zur anrechenbaren Grundstücksfläche gezählt werden können

werden. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, sieht die Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal einen Anteil an Arbeitsnutzung von gesamthaft mindestens 20% vor.

Es sind Ladengeschäfte, Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe sowie Wohnungen zulässig. Logistik und produktionsunabhängige Lagerbetriebe sind ausgeschlossen. Dieses Nutzungskonzept ist dem Ort und der Bedeutung des Bahnhofareals angemessen. Es entspricht auch der Planungsstrategie des Gemeinderats, die das Bahnhofareal gemeinsam mit der Landstrasse als kommunale Entwicklungsschwerpunkte vorsieht.

Mit der vom Regierungsrat am 26. April 2017 genehmigten Teiländerung der Nutzungsplanung für die Landstrasse wurde die Möglichkeit zur Ansiedlung von Nutzungen mit hohem Personenverkehr (Einkaufszentren, Fachmärkte) nordöstlich der Bahnanlagen aufgehoben. Im Bahnhofareal sind somit nur noch kleinere Verkaufsgeschäfte mit einer Fläche von maximal 500 m² zulässig. Mit dieser Grösse kann ein quartierorientiertes Angebot bereitgestellt werden; gleichzeitig wird die unerwünschte Konkurrenzierung der Landstrasse (Abschnitt Staffelstrasse / Alberich Zwyzsig-Strasse) als Zentrumsort vermieden.

b) Nutzweise der Erdgeschosse:

Für die Belebung des Bahnhofplatzes, der einen hohen Öffentlichkeitsgrad aufweist, sind publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss zentral. Damit eine „Privatisierung“ von Bereichen des öffentlichen Bahnhofplatzes vermieden werden kann, sind im Situationsplan 1:500 gestützt auf § 5 Abs. 3 der Sondernutzungsvorschriften zum Gestaltungsplan diejenigen Erdgeschosse bezeichnet, in denen nur publikumsorientierte Nutzungen angesiedelt werden dürfen und Wohnen im Erdgeschoss somit ausgeschlossen ist. Lediglich im Teilgebiet III.C sind im Erdgeschoss nebst publikumsorientierten Nutzungen Ateliernutzungen mit einem untergeordneten Wohnanteil erlaubt.

Die im Plan bezeichneten Lagen in den Baubereichen II.A, III.C und V.B für die zwingende Ansiedlung von publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss sind gut gewählt.

c) Kindergarten:

Mit dem Gestaltungsplan wird die rechtliche Voraussetzung geschaffen, dass im Teilgebiet I die erforderlichen Räume für Kindergarten und Kinderhorte erstellt werden können, was für die Quartiersversorgung von grosser Bedeutung ist. Das Richtkonzept zeigt eine mögliche Situierung des Kindergartens an zweckmässiger Lage: am Kreuzungspunkt der öffentlichen Wege und ausgerichtet auf den innenliegenden Grünraum.

3.7 Würdigung

Das dem Gestaltungsplan zu Grunde liegende Bebauungs- und Nutzungskonzept überzeugt und ist dem Ort angemessen. Mit einer differenzierten Bebauung wird auf die unterschiedlichen Orte innerhalb des Bahnhofareals reagiert. So können der Bahnhofplatz als Zentrum des Bahnhofareals akzentuiert und gestärkt und das Bahnhofareal gut an die umliegenden Quartiere angebunden werden. Das bildet eine gute Grundlage, damit im Bahnhofareal ein neues Quartier entstehen kann.

Damit die mit dem Gestaltungsplan «Bahnhofareal» angestrebten Ziele in städtebaulicher, architektonischer und funktionaler Hinsicht erreicht werden können, sind im Regelwerk (BNO und Sondernutzungsvorschriften) zweckmässige qualitätssichernde Massnahmen enthalten (siehe dazu Kapitel 7).

4. Beurteilung Freiraum

4.1 Allgemeines

Dem Gestaltungsplan «Bahnhofareal» liegt ein Freiraumkonzept zu Grunde, das im Richtkonzept und im Planungsbericht zum Gestaltungsplan detailliert beschrieben ist. Der Gestaltungsplan unterscheidet zwischen öffentlichen, öffentlich zugänglichen und privaten Aussenräumen, was für die Nutzung und Gestaltung dieser Räume klare Rahmenbedingungen schafft.

Der Bahnhofplatz wird bis auf Höhe der Querstrasse Q2 verlängert, was zu einer Vergrößerung des öffentlichen Raums führt. Die bestehende Platzanlage gegenüber dem Busterminal bleibt erhalten. Sie wird teilweise mit dem auskragenden Gebäudeteil des Baubereichs II.A überdeckt, womit ein geschützter Bereich zur Verfügung stehen wird.

4.2 Baumkonzept

Gemäss den Sondernutzungsvorschriften sind entlang der Seminarstrasse und den beiden Querstrassen (Q1/Q2) einseitig angelegte Baumreihen zu pflanzen. Entlang der Güterstrasse wird auf durchgehende Baumreihen verzichtet, da wegen den engen Platzverhältnissen nicht genügend Raum für durchgehende Baumpflanzungen zur Verfügung steht. Bäume sind daher nur als Einzelbaum und/oder als Baumgruppe vorgesehen, was im Bauprojekt spezifiziert werden soll.

In den beiden Querachsen im Teilgebiet I sind Einzelbäume und/oder Baumgruppen vorgesehen, die den öffentlichen Fuss- und Veloweg, der in diesen Querachsen geführt wird, flankieren. Einzelbäume und/oder Baumgruppen sind auch nördlich (Baubereich II) und südlich des Bahnhofplatzes (Güterschuppen) vorgesehen.

Die verschiedenen Teilräume können somit auch durch eine differenzierte Bepflanzung charakterisiert werden.

4.3 Öffentliche Räume mit Aufenthaltsqualität

Der Gestaltungsplan formuliert das Ziel, überdurchschnittlich gut gestaltete öffentliche Räume mit sehr hoher Aufenthaltsqualität und zugehörigen Infrastrukturen schaffen zu wollen. Ein Angebot an solchen Räumen ist insbesondere deshalb erforderlich, weil das gewerblich geprägte Bahnhofareal in ein lebendiges und nachhaltiges Quartier transformiert werden soll, so wie das in den Sondernutzungsvorschriften zum Gestaltungsplan als Ziel formuliert wird.

Als zentraler öffentlicher Freiraum dient der Bahnhofplatz, der bis zur Q2-Strasse erweitert und als ein hochwertig gestalteter, städtisch geprägter Raum Dreh- und Angelpunkt des neuen Bahnhofquartiers bilden wird.

Die östlich des Baubereichs V.B gelegene Drehscheibe, die im Rahmen der Teiländerung der Nutzungsplanung unter kommunalen Schutz gestellt wird, bietet als öffentlich zugängliche Freifläche ebenfalls ein hohes Potenzial für einen Aufenthaltsort mit eigenständigem Charakter.

Damit der Freiraum zwischen der Drehscheibe und dem Baubereich V.B von jeglichen Erschliessungsfunktionen freigespielt werden konnte und damit eine optimale Nutzung als öffentlicher Raum mit Aufenthaltsqualität ermöglicht wird, erfolgt die Anlieferung für den Baubereich V.B nur über die Seminarstrasse und innerhalb der Baubereichsgrenzen, nicht aber über diese Freifläche.

Die Funktionsfähigkeit der Drehscheibe und damit auch der Gleiszugang für einzelne bahnhistorische Fahrten werden aufrechterhalten, was die Nutzbarkeit der Drehscheibe als öffentlicher Raum aber nicht beeinträchtigt, da der Gleiszugang in den Platz integriert wird und einzelne Bereiche nur temporär während Dampflok-Fahrten gesichert werden müssen.

4.4 Spiel- und Erholungsflächen

Die Bau- und Nutzungsordnung verlangt, dass mindestens 15% der für das Wohnen beanspruchten Bruttogeschossfläche (unter Einbezug der Dach-, Attika- und Untergeschosse) für Spiel- und Erholungszwecke bereitgestellt werden. In den Sondernutzungsvorschriften wird diese Fläche auf die einzelnen Baubereiche verteilt (§ 7 Abs. 1 SNV). Aufgrund der teilweise engen Platzverhältnisse und der örtlichen Situation können Spiel- und Erholungsflächen gemäss den Sondernutzungsvorschriften auch auf Dachniveau angelegt werden, was an diesem Standort grundsätzlich zweckmässig ist.

Für Spiel- und Erholungsflächen, die auf Dachflächen angelegt werden sollen, sind nebst einer hohen Aufenthalts- und Nutzungsqualität auch die Zugänglichkeit und der Unterhalt zu sichern (z. B. im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens), ansonsten die in den Sondernutzungsvorschriften geforderte hohe Qualität nicht dauernd gewährleistet werden kann.

Bei den auf Strassenniveau ausgeschiedenen Spiel- und Erholungsflächen handelt es sich teilweise um Abstandsgrün (Vorzone bzw. Flächen entlang den Strassen; siehe Richtkonzept). Hier ist auf eine angemessene, standortgerechte Bepflanzung zu achten.

4.5 Würdigung

Insgesamt handelt es sich um ein überzeugendes, standortgerechtes Freiraumkonzept. Damit die angestrebten sehr hohen Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten erreicht werden können, sind im Regelwerk (BNO und Sondernutzungsvorschriften) zweckmässige qualitätssichernde Massnahmen enthalten (siehe dazu Kapitel 7).

5. Beurteilung Verkehr

Die Planungsdokumente wurden bezüglich des Fachbereichs Verkehr durch Stefan Ballmer, dipl. Ing. ETH, Verkehrsplaner der Gemeinde Wettingen, beurteilt. Gemäss der verkehrsplanerischen Beurteilung wurden die Planungsdokumente für den Fachbereich Verkehr sorgfältig erarbeitet; die notwendigen Nachweise wurden erbracht.

Wie im Planungsbericht ausgeführt, sind die prognostizierten Verkehrsbelastungen so, dass keine Verkehrsprobleme auftreten werden. Ebenso sind alle Tiefgarageneinfahrten zweispurig ausgelegt, so dass auch hier keine Behinderungen zu erwarten sind.

Gemäss den Sondernutzungsvorschriften zum Gestaltungsplan erhält der Gemeinderat auch die Befugnis, im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens einen Zusammenschluss von Tiefgaragenteilen zu verlangen. Damit kann die Anzahl der Tiefgaragenezufahrten falls nötig weiter reduziert werden.

Die Anforderungen und Bedürfnisse der SBB an die Erschliessung, wie zum Beispiel die Sicherung des Perronzugangs, der bahnbetrieblich notwendigen Freiflächen und einer möglichen Freiverladefläche sind im Gestaltungsplan berücksichtigt.

Die Erschliessung ist für alle Verkehrsträger (öffentlicher Verkehr, Velo- und Fussverkehr sowie motorisierter Individualverkehr) gut gelöst; damit wird sich der Bahnhof Wettingen zu einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe entwickeln können. Der Fokus liegt auf dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr, was dem kantonalen Richtplan

entspricht. So wurde denn auch basierend auf den Erkenntnissen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens die Anzahl Bike&Ride-Abstellplätze von 500 auf 600 erhöht.

Die Parkierung hat unterirdisch zu erfolgen; davon ausgenommen sind lediglich die allgemein zugänglichen Parkfelder, deren Standorte im Situationsplan bezeichnet sind. Diese Regelung wird sich vorteilhaft auf die Gestaltung des öffentlichen und privaten Aussenraums auswirken.

Aufgrund der sehr guten Erschliessung mit öffentlichem Verkehr wird die maximal zulässige Anzahl an Parkfeldern für Wohnnutzung auf 70 % der Richtwerte gemäss der massgebenden Schweizer Norm begrenzt. Eine zusätzliche Abminderung im Sinne des autoarmen oder autofreien Wohnens ist im Rahmen der Vorgaben der Bau- und Nutzungsordnung möglich. Damit wird einem Ziel des Gestaltungsplans entsprochen, nämlich eine verkehrlich vorzügliche Gesamtlösung durch höchstmögliche Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Fuss- und Veloverkehrs durch alle Nutzungsgruppen zu schaffen.

Gut gelöst ist auch die Anlieferung, die – via die beiden Quartierstrassen (Q1/Q2) und den Bahnhofplatz – entlang der gleisnahen Bereiche erfolgt (Lärm zu Lärm). Damit können die Emissionen des Anlieferverkehrs für die Bewohner im Teilgebiet I minimiert werden, was von grossem Vorteil ist.

Insgesamt handelt es sich um ein überzeugendes, standortgerechtes Gesamtverkehrskonzept. Verkehr und Siedlung sind – ganz im Sinne des kantonalen Richtplans – gut aufeinander abgestimmt.

6. Öffentlich-rechtlicher Vertrag

Damit das im Richtkonzept dargestellte und im Gestaltungsplan eigentümerverbindlich gesicherte Städtebau- und Freiraumkonzept schrittweise umgesetzt werden kann, müssen Grenzbereinigungen vorgenommen, Dienstbarkeiten eingeräumt, Flächen (Gewerbeanteil; Spiel- und Erholungsflächen) übertragen und auch die Kostenverteilung unter den Grundeigentümern geregelt werden. Diese zahlreichen und detaillierten Regelungen könnten an und für sich im Gestaltungsplan getroffen werden, werden aber zweckmässigerweise in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag vereinbart, um den Gestaltungsplan nicht mit Detailvorschriften zu überfrachten.

Die Grundeigentümer und die Einwohnergemeinde Wettingen, vertreten durch den Gemeinderat, haben den Vertrag wie beabsichtigt vor der öffentlichen Auflage des Gestaltungsplans unterzeichnet.

7. Qualitätssicherung

Damit die Qualitäten, die der Gestaltungsplan «Bahnhofareal» und das dem Gestaltungsplan zu Grunde liegende Richtkonzept aufzeigen, auch in den späteren Realisierungsphasen und für jede Bauetappe sichergestellt werden können, werden sowohl in der Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal als auch in den Sondernutzungsvorschriften (SNV) zweckmässige Regelungen getroffen. Insbesondere die in den SNV beschriebenen Beurteilungskriterien werden sowohl für die Ausarbeitung der einzelnen Bauprojekte durch Bauherrschaften und die von ihnen beauftragten Architekturbüros als auch für die Bauverwaltung und den Gemeinderat bei der Beurteilung der Baugesuche von grossem Nutzen sein.

Mit dem öffentlich-rechtlichen Vertrag kann zudem gewährleistet werden, dass das in § 1 Abs. 2 der SNV formulierte Ziel, das heutige Entwicklungsgebiet sukzessive in ein dichtes, lebendiges und nachhaltiges Quartier mit hoher Siedlungs- und Freiraumqualität umwandeln zu können, auch tatsächlich erreicht wird bzw. die erwünschte Entwicklung nicht durch Differenzen zwischen einzelnen Grundeigentümern blockiert wird.

8. Gesamtwürdigung

Die vom Gemeinderat in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern durchgeführte Testplanung, die daraus gewonnenen Erkenntnisse, die anschliessenden Vertiefungsstudien zu Städtebau und Freiraum, die Weiterentwicklung der Studien zu einem Richtkonzept, das basierend auf den Erkenntnissen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens noch verfeinert wurde, und die eigentümerverbindliche Sicherstellung der wichtigen Inhalte des Richtkonzepts im Gestaltungsplan «Bahnhofareal» bieten beste Voraussetzungen dafür, dass das gewerblich geprägte Bahnhofareal zu einem Quartier mit hoher Siedlungs- und Freiraumqualität sowie mit sehr hoher Aufenthaltsqualität aufgewertet werden kann.

In Kombination mit der Teiländerung der Nutzungsplanung und dem öffentlich-rechtlichen Vertrag kann dieses im Gestaltungsplan formulierte Ziel erreicht werden. Damit führt der Gestaltungsplan auch zu einem siedlungs- und landschaftsgestalterisch besseren Ergebnis (so wie das in § 8 Abs. 3 der kantonalen Bauverordnung verlangt wird), als wenn das Bahnhofareal nach gültiger Bau- und Nutzungsordnung entwickelt würde.

Zürich und Aarau, 23. Mai 2019

Planpartner AG

sign. Heinz Beiner

Ballmer + Partner AG

sign. Stefan Ballmer